

[Text]

I speak with some feeling on this because I come from Nova Scotia, and Nova Scotia is not a rich province.

Do you know if there was consultation with the provincial governments when the national transportation bill was being prepared?

Did any provincial government, for example, seek to come before the Senate, this committee, in the summer of 1987? It is fortunate that Senator Buchanan is here; his memory is fresh on these things.

**Senator Buchanan:** I don't remember.

**Senator Stewart:** Well, let me ask this question: Do we know if the Government of Canada or the railway company went to the government of Nova Scotia and said, "We are proposing to do this for reasons which we think are sound, but what we are proposing does have important legal and constitutional implications. We are not questioning that we have the right to enact this act, but we think you ought to know." Do we know if any such discussions took place?

**Mr. Cantin:** Senator Stewart, I was quite involved on behalf of my clients during the negotiations and consultations leading up to the publication *The Freedom to Move*, which was the white paper dealing with this proposed legislation and this legislation. While I am not privy to all the discussion that has taken place, the tune went as follows: Under the old legislation, abandonment was very difficult to achieve because the determining test was public interest and not economics. The former Canadian Transport Commission had been inclined in many instances to retain the line, but to the extent that the line had to be retained, that was costing a lot of money to the public treasury, and at times for no good reason. I am not passing judgment to any part of the line. As a *quid pro quo* by the government in order to tighten up the amendment provision that made the abandonment easier from an economic standpoint, they introduced these provisions which before had never existed in Canadian legislation. Indeed, they were greatly influenced at the time by what had gone on in the United States and in particular with the Staggers Act. That has been the extent of my exposure, and many representations by the provinces. Interests can vary from coast to coast, but I understand as well there has been fierce debate and discussions over that issue.

**Mr. Blackwell:** Indeed, senator, I would comment that shipper groups were very very involved at that time.

**Senator Stewart:** You mean shipper groups in Atlantic Canada.

**Mr. Blackwell:** No, I mean shipper groups coast to coast.

**Senator Stewart:** Including Atlantic Canada.

**Mr. Blackwell:** Including Atlantic Canada, yes.

**Senator Stewart:** Do you know if the Government of Nova Scotia raised a row?

[Traduction]

Cette question me tient vraiment à coeur, car je viens de la Nouvelle-Écosse, et ce n'est pas une province riche.

Savez-vous s'il y a eu des consultations avec les gouvernements provinciaux lorsque le projet de loi sur les transports nationaux était en préparation?

Par exemple, le représentant d'un gouvernement provincial a-t-il comparu devant le Sénat, devant le comité, au cours de l'été 1987? Nous avons de la chance que le sénateur Buchanan soit ici, parce que ses souvenirs à ce sujet sont très frais.

**Le sénateur Buchanan:** Je ne me souviens pas.

**Le sénateur Stewart:** Eh bien, laissez-moi poser la question suivante: savons-nous si des représentants du gouvernement du Canada ou de la société ferroviaire se sont rendus au gouvernement de la Nouvelle-Écosse pour dire: «Nous nous proposons de faire cela pour des raisons qui sont, à notre avis, justifiées, mais cela a des répercussions juridiques et constitutionnelles importantes. Nous ne mettons pas en doute que nous avons le droit de promulguer cette loi, mais nous pensons que vous devriez être au courant». Savez-vous si une discussion de ce genre a eu lieu?

**M. Cantin:** Sénateur Stewart, j'ai participé de près, au nom de mes clients, aux négociations et à la consultation qui ont mené à la publication d'*Aller sans entraves*, qui était le Livre blanc relatif à ce projet de loi et à cette loi. Même si je ne suis pas au courant de toutes les discussions qui se sont déroulées, en voici l'essentiel: en vertu de l'ancienne loi, l'abandon était très difficile à réaliser, parce que le facteur déterminant était l'intérêt du public et non pas les considérations économiques. L'ancienne Commission canadienne des Transports était encline à maintenir le service sur le tronçon, mais cela coûtait très cher au trésor public, et parfois, sans raison valable. Je ne porte aucun jugement quant à une partie ou à une autre du tronçon. En tant que compensation offerte par le gouvernement pour resserrer la disposition relative à l'amendement qui rendait l'abandon plus facile d'un point de vue économique, ils ont créé ces dispositions qui n'avaient jamais existé auparavant dans la loi canadienne. À vrai dire, ils étaient très influencés à ce moment-là par ce qui s'était déroulé aux États-Unis, en particulier en ce qui concerne la Staggers Act. Voilà tout ce que j'en sais, et il y a certainement eu beaucoup de représentations par les provinces. Les intérêts peuvent varier selon la région du pays, mais je comprends aisément qu'il y ait eu des débats épiques et des discussions animées sur cette question.

**M. Blackwell:** À vrai dire, Sénateur, je dirais que les groupes d'expéditeurs participaient très étroitement au débat à ce moment-là.

**Le sénateur Stewart:** Vous voulez dire les groupes d'expéditeurs de la région de l'Atlantique.

**M. Blackwell:** Non, je veux dire les groupes d'expéditeurs d'un océan à l'autre.

**Le sénateur Stewart:** Y compris de la région de l'Atlantique.

**M. Blackwell:** Y compris de la région de l'Atlantique, oui.

**Le sénateur Stewart:** Savez-vous si le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a protesté?